

hunyt *Berecz János* tanulmánya pedig az iskolásleányok élet- és kórtanát tárgyalja.

A Jövő Ujjain. 1939. évi 1—2. szám.

A folyóirat e kettős számának vezérlő elve: a magyar pedagógia 1938-ban. Célja az áttekintés az elmúlt év pedagógiai, didaktikai, pszichológiai munkájáról. A kezdeményezés jó és hasznos, csak nehéz ilyen kis terjedelemben teljes munkát végezni. A cikkek főbb gyűjtőfejezeteinek címei: a pszichológia hírei; elemi iskolák; középfokon; gyermekvédelem és szociális nevelés; művelődés — népnevelés; könyvrovat. A gazdag áttekintés hasznos. Megmutatja, hogy milyen serény munka folyt intézetekben, iskolákban és folyóiratok lapjain. Egy tévedésre rá kell mutatnunk. Gyakorló polgári iskola az országban ezideig még csak kettő van: egyik Budapesten a Váci utcában, a másik Szegeden.

Matzkó Gyula.

Der Deutsche Volkserzieher.

Az utóbb megjelent közlemények közül a következőket adjuk kivonatban:

1. *A Rhein—Main—Duna hajózási út.* (Fritz Teutloff, Bartenstein.) A németységnek a Duna terébe való előnyomulását nyomon követte a délkelet felé vivő gazdasági közlekedőút kiépítése. Ennek a munkának három szakasza van: 1. A Main csatornázása Bambergig, 2. A Main—Duna összekötő-csatorna és 3. a Duna csatornázása. Vegyük őket sorra: 1. *A Main kiépítését* a rajnai hajózás felvirágozása okozta. 1886-ban Frankfurtig, 1921-ben Aschaffenburgig terjedt a folyó kiépítése. A forgalom azonban annyira megnövekedett, hogy szükségessé vált a Main folyó újjászabályozása. Minden 15 km után duzzasztóműveket létesítettek, s így átlagosan 2—5 m mélységet értek el. Ez a mélység 1200—1500 tonna hordképességű hajók közlekedését teszi lehetővé, sőt Frankfurtig 300 tonnás hajók is járhatnak. A duzzasztóművek egészen megváltoztatták a vidék képét. Régen nyáridőben a kevés vizű Main folyó igen szomorú képet nyújtott, ma hosszú, vízzel telt ágai-val üdítő látványt nyújt. A partot alacsony, széles töltés védi. Ez a szabályozás igen jó befektetés volt, s áldásos hatása máris mutatkozik. Ugyanis a környező síkságnak és a közeli hegyvidéknek a terményeit és kincseit most tömegárúként lehet a pompásan kiépített víziúton tovaszállítani. A majnai hajózás azonban csak a Dunával való összeköttetése által érheti el teljes kifejlődését, ezért maga után vonta 2. a *Main—Duna-csatorna* kiépítését. Ennek a csatornának a gondolata már ősrégi keletű. A történelem tanúsága szerint Károly frank császár már 793-ban kezdett összekötő árkot ásatni. Ujkori értelemben vett víziútról csak a Ludwig-csatorna építése óta beszélhetünk. A technikai tudás elégtelensége folytán akkor még nem tudtak megbirkózni sem a Main alacsony vízállásával, sem a Duna sellőivel, ezért a csatorna nyáron csak helyenként volt használható, s a zsilipek kicsi méretei miatt csupán 100 tonnás hajók járhattak rajta. A csatorna viszonya a folyókhoz képest ma fordított. A folyók már szabályozva vannak, a csatorna